

Top Schiphol: gewogen en te licht bevonden (Deel 2)

In deel 1 heb ik de 2 belangrijkste verschillen tussen het visionaire, particuliere Chipshol en het visieloze staatsbedrijf Schiphol beschreven. Chipshol is gebaseerd op de know how van haar oprichter als planoloog en op zijn onderzoek van 20 internationale mainports waarover deze 5 rapporten gepubliceerd heeft. Daarentegen heeft geen enkele CEO van Schiphol een enkele mainport onderzocht. Evenmin de top van V&W. Toch bepalen zij de aanleg van het aantal (overbodige) startbanen met als gevolg miljardenverspilling. Bovendien hebben deze toppers Chicago O'Hare nagevolgd tegen het advies van haar top en niet het succesvolle Atlanta.

"J'accuse"

"Top verantwoordelijk voor onnoemlijke schade"

"Politiek staat erbij en kijkt ernaar"

In deze advertentie belicht ik de 5 andere essentiële verschillen tussen de aanpak van Chips en Schip.

3. Chips stelt werkgelegenheid, de start van banen voorop. **Schip** zoekt het in steeds meer overbodige startbanen en steeds meer luchthaventerrein. Atlanta heeft slechts 1.500 ha. De drukste Europese luchthaven Heathrow nog minder nl. 1.200 ha. Samen passen beide drukste luchthavens in Schiphol (3.000 ha.). Atlanta heeft 4 banen, Heathrow 2, Schiphol 6 (niet 5, de oudste verzwijgt Schiphol stelselmatig: pure misleiding). Atlanta en Heathrow verwerkten in 2006 op 6 banen samen 154 miljoen passagiers, Schiphol op 6 banen 46 miljoen. Volgens Schiphol is de grens bereikt, hoewel het aantal vliegbewegingen al jarenlang stagneert rond de 400.000. Niettemin eiste de CEO na de mislukte Polderbaan nota bene nog 2 banen extra in zijn nieuwjaarsrede 2004. Schiphol met thans 6 banen zegt er 8 nodig te hebben voor 85 miljoen passagiers. Pure misleiding met telkens andere argumenten(: in feite drogredenen). De Polderbaan werd eerst milieubaan genoemd; was niet nodig voor de capaciteit. Na mislukking gaf de CEO 2 redenen op: 1) de Polderbaan voegt nauwelijks iets toe aan de capaciteit (dus niet steekhoudend) 2) extra overlast stank en lawaai niet zijn schuld: pure misleiding.

Echte reden is dat de Polder- Kolderbaan is, zo genoemd o.a. door de piloten van de KLM. Hun vliegtuigen moeten nl. per landing en start 2 keer een kwartier extra taxiën. Dat betekent extra kosten aan brandstof, personeel en afschrijving van de peperdure vliegtuigen, volgens een KLM deskundige neerkomend op een extra behoefte van 7 vliegtuigen. In mijn advertentie in de Volkskrant "Schiphol: extra startbaan of start van extra banen?" van 12 jaar geleden voorspelde ik dat de aanleg een Pyrrusoverwinning zou zijn en heb ik een technisch onderzoek naar een extra baan in zee aanbevolen. Afgewezen als technisch onhaalbaar in de ruwe Noordzee. Onzin. Waarom wel Osaka in zee (500 ha.) met 1 baan in de zogenaamde Stille Oceaan met vloedgolven? Krijgt binnenkort 2 banen!

NB. De KLM, eerst voorstander van de Kolderbaan, heeft er nu spijt van.

Volgens Schiphol is het thans de KLM die de 2e Kaagbaan eist. Echter aanvankelijk was het Schiphol dat de aanleg urgent vond, ter vergroting van de capaciteit waaraan de Kolderbaan niet voldeed. Bovendien zou de 2e Kaagbaan nodig zijn wegens harde winden op Schiphol. Echter op Heathrow gelegen tussen de Noordzee en de ruwe Atlantische Oceaan waait het minstens even hard. Ook hier weer pure misleiding. De werkelijke reden is dat een 2e Kaagbaan 2 keer een kwartier minder taxiën kost dan de Kolderbaan (dus gunstig voor KLM en Schiphol). Thans geeft Schiphol toe dat de 2e Kaagbaan voor de vergroting van de capaciteit onnodig is maar urgent met het oog op de betrouwbaarheid: een vreemd woord voor Schiphol. In een vorige advertentie heb ik gesteld dat deze aanleg tot een kapitaalsvernietiging van € 250 miljoen zou leiden wegens afbraak van half Park Schiphol-Rijk (net opgeleverd!). Schiphol directeur Krul komt nog hoger uit: minstens € 400 miljoen.

Schiphol heeft aan deze geldverspilling geen boodschap, heeft immers altijd ongehinderd door Balkenende I t/m IV miljarden euro's aan geld en grond verspild. Overigens

slechts een eenmalige uitgave. Veel schadelijker zijn de cumulatieve verliezen als gevolg van minder jobs, dus telkenjare minder opbrengsten aan inkomen en belasting.

NB. Deze miljarden zouden niet verspild zijn als Schiphol in 1988 het roer omgegooid en Atlanta nagevolgd had, dat zijn tangenteel systeem omgezet had in 4 evenwijdige startbanen. De kosten daarvan zouden lager geweest zijn dan de aanleg van 2 Kolderbanen en isolering huizen. De verantwoordelijken behoren daarvoor aangesproken, in elk geval niet beloofd te worden met bonussen en koninklijke onderscheidingen.

4. Chips houdt rekening met de belangen van bewoners, **Schip** heeft lak aan hen. Zo heeft **Chips** in 1988 voorgesteld Zwanenburg te verplaatsen naar de westrand van de Haarlemmermeer (ongehinderd door Schiphol) naar het voorbeeld van de zeer geslaagde verhuizing in Atlanta (uiteraard op vrijwillige basis). Onder Atlanta Airport lag een grote woonwijk met veel lawaai en stank. De luchthaven heeft voor de bewoners een nieuwe woonwijk laten bouwen, verder weg in een groene omgeving (met gratis een nieuw huis en betaling van de verhuiskosten.) Van de resterende grond werd een bedrijvenpark gemaakt. Uit de opbrengst is de hele operatie bekostigd. Ik heb voorgesteld de bewoners van Zwanenburg een aandeel in de opbrengst van het Zwanenburg-park te geven. Waarom wel de lasten van Schiphol en niet de lusten? Ik had reeds de eerste 100 ha. woningbouw terrein ten westen van Nieuw-Vennep beschikbaar voor Nieuw-Zwanenburg. Uiteraard heeft Schiphol mijn voorstel genegeerd ten nadele van de bewoners.

5. Chips vindt dat Schiphol zich moet concentreren op het luchthavenbedrijf, zoals Atlanta en alle succesvolle internationale mainports. **Schip** wil in de eerste plaats onroerendgoedbedrijf zijn, als enige luchthaven ter wereld. Bij Atlanta heb ik reeds gesteld dat het succes te danken was aan de samenwerking van 3 sleutelfiguren, die niet op elkaars terrein kwamen. De burgemeester Andrew Young had als advies "Let the airport work". George Berry, CEO van Atlanta Airport, wilde geen eigen onroerendgoed bedrijf, concentreerde zich op het overtroeven van zijn 2 voorbeelden Dallas en Chicago en liet ontwikkelaar John Portman tot zijn recht komen. Volgens mijn rapport "Schiphol luchthaven nr. 1" had onze nationale luchthaven als voor zo'n samenwerking was gekozen de Europese mainport kunnen worden. Een uitgelezen kans was uitbreiding in zee, aanbevolen in mijn advertentie van 12 jaar geleden. Schiphol is nl. de enige Europese luchthaven die ongelimiteerd in zee kan uitbreiden (Nice kan dit ook maar is toeristenbestemming). Dus Schiphol had meer mogelijkheden dan Heathrow. De dominating airline KLM had daardoor belangrijker kunnen worden dan British Airways, niet te vergeten Air France! KLM heb ik een en andermaal participatie in Chipshol aangeboden. Chipshol had toen als "dominating developer" 600 ha. Alleen de grond was toen f 1.500/m² - thans veel meer - f 9 miljard waard. De KLM zou met een participatie (van tussen de 25 en 40%) elke luchtvaartmaatschappij uitgelachen hebben, had dan geen overname door Air France nodig gehad. Integendeel had andere luchtvaartmaatschappijen kunnen overnemen.

NB. Denk aan Shell 60% NL en Unilever 50%. Helaas KLM miste de ondernemingsgeest van Plesman en was zelfs geen goed koopman. Al jaren lang schreeuwde haar president van de daken dat KLM het alleen niet zou kunnen redden. De overnameprijs was er dan ook naar: volgens het FD "een prikje" nl. 25 Ruud van Nistelrooy's. Als enthousiast voetballer vergeleek Van Wijk het leiden van zijn bedrijf met voetbalspel maar dan ben je afhankelijk van 11 spelers. Ik vond het meer een schaakspel met 1 tegenspeler: Spinetta. Afgezien daarvan zou 5 jaar daarvoor Air France failliet gegaan zijn als de Franse regering niet 15 miljard Francs erin gepompt had tegen de regels van de EU.

Jammer, ook deze keer weer een gemiste kans.

6. Chips – haar naam is een program! – mikt op innovatieve, dynamische high tech bedrijven zoals Microsoft dat nauwelijks bestond toen ik Chipshol eind 1986 oprichtte, **Schip** mikt voornamelijk op vracht. In ons Park Schiphol-Rijk zijn dan ook veel high tech bedrijven gevestigd (o.a. Microsoft). Dé concentratie van high tech te moeten komen in de airport city Badhoevedorp, reeds 15 jaar geleden door mij gelanceerd tezamen met Taxi 2000, de computergestuurde people mover. De onroerengoed adviseur van Schiphol noemde dit cynisch "Taxi 3000". Op een voorlichtingsavond voor Badhoevedorp spraken medewerkers van Schiphol laatdunkend over de "botsautootjes van Poot". De bedoeling van Schiphol was om de eerste fase van 40 ha. van de airport city, die Chipshol ontwikkeld had in samenwerking met de bewoners, de nek om te draaien. Maar dat is Schiphol uiteindelijk niet gelukt. De autoriteit inzake airport cities, Prof Kasarda, heeft zoals vermeld in het FD gesteld dat Schiphol een kans gemist heeft en dat er snel moet worden begonnen met deze door Chipshol gelanceerde airport city, die zijn tijd ver vooruit was en nog steeds is. Schiphol loopt ver achter. De naam Schiphol zegt het al: vóór de drooglegging van de Haarlemmermeer in 1851 was Schiphol bij storm een toevluchtsoord voor zeilschepen. **Chips** en **Schip** zijn dus elkaar's antipolen. Kies je voor vooruitgang of voor stilstand, voor zeer winstgevende high tech of voor vracht? Zelfs in haar recent uitgebrachte lange termijn visie - de eerste - legt Schiphol nog steeds het zwaartepunt op vracht.

Heel opvallend en tevens misleidend is dat datzelfde Schiphol zich al minstens 4 jaar als maker van airport cities presenteert. Schiphol heeft echter nog nooit één airport city gemaakt, zelfs niet ontworpen, Chipshol wel (reeds 15 jaar geleden). Cerfontaine pronkt dus met andermans nl. mijn veren. Nota bene zonder bronvermelding: zuiver plagiaat in de wetenschap een halsmisdad. Cerfontaine staat voor niets, mag iedereen om het eens plat te zeggen belazeren met toestemming (of instemming?) van zijn RvC, Eurlings en Balkenende IV.

7. Schip mankeert het dan ook aan visie, zo kenmerkend voor **Chips**, ook bewezen bij Eurowoningen en Eurohome, niet te vergeten Zuid-Holland, zowel door bewoners als overheden positief gewaardeerd, echter niet door Eurlings en Balkenende. Zij steunen als regenten een visieloos staatsbedrijf geleid door ambtenaren, werken daarentegen een succesvolle onderneming met visie tegen.

Eindconclusie

"Top Schiphol: gewogen en te licht bevonden" lijkt mij te mild. Niet voor niets staat daarnaast j'accuse. Immers de top is door niet te willen onderzoeken en luisteren verantwoordelijk - helaas niet aansprakelijk - voor de onnoemlijke, onherstelbare schade aan belastingbetaler, werkgelegenheid, onze welvaart, welzijn, bewoners, milieu en de planologie van de Randstad. Zij is ook verantwoordelijk voor de onnodige geluidszones waardoor o.a. 30 duizend ha. voor woningbouw verboden zijn. Dat betekent dat daar bijna 1 miljoen huizen voor ca. 3 miljoen bewoners niet gebouwd mogen worden. Deze buitensporige onnodige grond-schaarste zorgt voor extra hoge grondprijzen, daardoor te hoge stichtingskosten, verkoopprijzen en huren. De dupe daarvan zijn de woningzoekenden (kopers en huurders) niet alleen in de Schiphol-regio maar ook indirect zelfs in heel Nederland. En de politiek? Die staat erbij, kijkt ernaar en laat het allemaal gebeuren.

Crans, Suisse, 11 juni 2007



Drs. J. Poot (82)
Oprichter Chipshol-groep (1986)
en Eurowoningen (1960)

correspondentieadres:

Boeing Avenue 250,
1119 PZ Schiphol-Rijk

jp@visionplaza.nl

